

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE & DU SIMPLON

RAPPORT DE LA DIRECTION

AU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU SUJET DE LA

Fusion avec la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne.

LAUSANNE

Imprimerie CORBAZ et Comp.

—
1889

PB

2438

COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DE LA SUISSE OCCIDENTALE & DU SIMPLON

RAPPORT DE LA DIRECTION

AU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU SUJET DE LA

Fusion avec la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne.

Médiathèque VS Mediathek



1010790985

PB 2438

LAUSANNE

Imprimerie CORBAZ et Comp.

—
1889

PB 2438



69/207

RAPPORT DE LA DIRECTION

AU

CONSEIL D'ADMINISTRATION

AU SUJET DE LA

Fusion avec la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne.

Lors de l'assemblée générale ordinaire du 26 juin dernier, le Conseil a annoncé à nos actionnaires que des ouvertures nous avaient été faites pour la fusion de notre Compagnie avec celle du Jura-Berne-Lucerne. Il leur a communiqué les bases préliminaires posées dans les premières conférences, en ajoutant qu'il avait décidé à l'unanimité qu'il y avait lieu de continuer les négociations commencées, sous la réserve expresse que la question de la fusion fût liée à celle du Simplon.

Cette réserve indique le but que l'on s'est toujours proposé et le programme suivi dans tout le cours des négociations. Le percement du Simplon, qui doit être le complément nécessaire et le parachèvement de notre réseau, est en effet pour notre Compagnie une question vitale. Toutes les Administrations qui se sont succédé, ont fait, depuis de nombreuses années, les plus grands efforts pour la résoudre, sans toutefois y parvenir, parce que des difficultés de nature politique et financière y mettaient obstacle. Il y a deux ans, une combinaison avait été projetée, qui paraissait devoir nous conduire au but. Un syndicat composé d'établissements français, italiens et suisses et ayant à sa tête le Comptoir d'escompte de Paris, se chargeait non-seulement de nous fournir tous les capitaux nécessaires au percement du Simplon, mais aussi d'exécuter les travaux

du grand tunnel. Ses conditions étaient très dures. Mais, à l'époque où elles étaient formulées, notre crédit était discuté; pendant plusieurs années, nous n'avions pu donner que 2 1/2 % aux actions privilégiées; nous n'avions aucune autre offre en présence et il n'était pas permis de choisir. D'ailleurs cette combinaison avait l'avantage de procurer un contrat d'entreprise à forfait et de limiter ainsi à la plus faible mesure possible les risques à courir par notre Compagnie. Elle nous assurait en outre des influences qui, dans les négociations que nous étions appelés à engager à l'étranger, n'étaient pas à dédaigner.

Avons-nous besoin de rappeler les circonstances qui ont fait échouer ce projet? La chute si inattendue du Comptoir d'escompte a été suivie de la retraite des autres établissements français et italiens. On apprenait en même temps que, déjà avant cet événement, le Comptoir avait été invité par le gouvernement français, dont il dépendait, à se désintéresser de l'affaire du Simplon; on ne pouvait plus compter sur le concours des capitaux français. Les banques suisses, bien qu'animées des meilleures dispositions, ne pouvaient pas, à elles seules, reconstituer le syndicat. Nous nous trouvions donc sans appui financier, précisément au moment où le gouvernement italien, cédant enfin aux pressantes sollicitations de l'autorité fédérale et de nos délégués, consentait à entrer en pourparlers avec la Suisse, pour arrêter le mode de raccordement entre les chemins de fer des deux pays.

C'est alors que se produisirent les ouvertures dont nous parlions tout à l'heure. Deux grands établissements de crédit de l'Allemagne, la Banque pour le commerce et l'industrie, à Darmstadt, et la Banque internationale, à Berlin, se déclarèrent disposés à convertir la majeure partie de nos emprunts à un taux plus modéré et en outre à nous fournir à des conditions favorables les capitaux nécessaires à la construction de la ligne du Simplon, à la condition que notre Compagnie se fusionnât avec celle du Jura-Berne-Lucerne. A leur avis, la Suisse Occidentale-Simplon, avec ses seules ressources et avec les charges qui pèsent actuellement sur elle, ne présentait pas une surface suffisante pour des opérations financières aussi considérables que celles qui étaient projetées, tandis qu'en s'unissant au Jura-Berne-Lucerne, Compagnie prospère dont le réseau est achevé et le rendement certain, elle formait une société assez solide et assez puissante pour jouir d'un bon crédit et pour inspirer confiance aux bailleurs de fonds. Les calculs dont ces propositions étaient accompagnées démontraient les avantages de la fusion d'une manière si évidente que nous ne pouvions pas nous refuser à en reconnaître la justesse. D'ailleurs ces banques, qui avaient déjà fait en Suisse des opérations importantes pour le compte de la Confédération, de cantons ou de villes, qui avaient participé à la conversion de l'emprunt du Jura-Berne-Lucerne et pris ferme sa dernière émission d'actions, étaient aussi devenues propriétaires d'un nombre d'actions

de notre Compagnie suffisant pour leur assurer la majorité dans nos assemblées générales. Il y avait là un nouveau motif de tenir compte de leurs propositions.

Les délégués de la Suisse Occidentale-Simplon se sont donc mis en rapport avec ceux du Jura-Berne-Lucerne pour discuter un projet de fusion et les nouveaux statuts qui s'y rattachent. Après s'être livrés, de part et d'autre, à des études très détaillées, les délégués n'ont pas voulu se lier avant d'avoir fait examiner encore par leurs conseils judiciaires, les questions de droit que soulève la fusion. C'est le résultat de ces travaux et de ces négociations que nous avons l'honneur de vous soumettre aujourd'hui dans les pièces suivantes :

1. Traité de fusion signé le 16 août 1889 entre les délégués de la Suisse Occidentale-Simplon et ceux du Jura-Berne-Lucerne ;

2. Statuts de la nouvelle Compagnie ;

3. Déclaration par laquelle la Banque pour le commerce et l'industrie, à Darmstadt, la Banque internationale, à Berlin, et la Banque cantonale vaudoise, à Lausanne, s'engagent à exécuter, au mieux des intérêts de la Compagnie fusionnée, toutes les opérations financières qui se rattachent à la fusion ;

4. Procès-verbaux des conférences des 3 et 8 juin, 16 et 17 août 1889, relatives à la fusion ;

5. Rapport de M. le colonel Dumur, directeur du Jura-Berne-Lucerne, sur le coût et le rendement de la ligne du Simplon ;

6. Rapport de la Direction des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne sur le rendement et la valeur de la ligne Berne-Lucerne ;

7. Rapport de la Commission des juristes sur les questions de droit relatives à la fusion ;

8. Procès-verbal des conférences des 7 et 12 septembre 1889, interprétant et modifiant quelques dispositions du traité de fusion et des statuts.

Avant d'aborder l'examen de ces pièces, nous devons rappeler brièvement quel est l'objet de la fusion, c'est-à-dire quels sont les apports des deux Compagnies en ce qui concerne la formation et l'étendue de leurs réseaux respectifs, leur situation financière, leurs conditions actuelles de rendement, etc.

I

OBJET DE LA FUSION

Le 7 mai 1855, la Compagnie de l'*Ouest* des chemins de fer suisses (O.-S.) livrait à l'exploitation le premier tronçon d'Yverdon à Bussigny de la ligne Yverdon-Morges, destinée à relier le lac de Neuchâtel et le lac Léman, puis successivement jusqu'au 2 avril 1861, terminait son réseau de Versoix à Bex et d'Yverdon à Vaumarcus.

A la même époque, la Compagnie du *Franco-Suisse* (F.-S.) terminait la ligne du littoral des lacs de Neuchâtel et de Bienne sur le parcours neuchâtelois et, en 1860, ouvrait à l'exploitation la ligne de Verrières-Suisse à Auvernier par le Val-de-Travers.

Les intérêts de ces deux Compagnies paraissaient opposés à ceux d'une troisième Compagnie qui avait fait construire la ligne de Genève à Versoix (1858) et celle d'Oron-Fribourg-Singine-Berne (1862) (L.-F.-B.).

Le 8 avril 1864, et après diverses péripéties, les trois Compagnies décidèrent d'unir leurs exploitations en formant l'*association* des chemins de fer de la Suisse Occidentale (S. O.). Cette association entra en vigueur le 1^{er} janvier 1865, et remit l'exploitation de ses lignes à l'entreprise de MM. Laurent, Bergeron & Cie, jusqu'à la fin de 1871. A la reprise de leur exploitation, les trois Compagnies associées ne tardèrent pas à se fusionner par un traité du 7 août 1872, sous le nom de Compagnie des chemins de fer de la *Suisse Occidentale* (S. O.).

Cette fusion entraîna en 1873 celle avec la Compagnie de la *Broye*, qui construisait à cette époque la ligne de Palézieux à Lyss. La nouvelle Compagnie fusionnée reprit aussi la concession de la ligne de Fribourg à Yverdon par Payerne.

En 1875, à la suite d'embarras financiers, le Conseil d'administration de la Compagnie Suisse Occidentale proposa un traité de fusion avec les chemins de fer du *Jura Bernois*. Ce traité de fusion, par lequel les deux Compagnies s'unissaient pour l'exploitation commune du réseau réuni, laissant à chacune d'elles leurs services financiers, ne fut pas adopté.

La Compagnie de *Jougne-Eclépens* (J.-E.) avait remis, dès le 1^{er} juillet 1873, l'ex-

exploitation de la ligne Cossonay à Vallorbes à la Compagnie Suisse Occidentale, et en 1876 (10 avril), elle fut absorbée par cette dernière.

Le 10 avril 1876, les actionnaires de la Suisse Occidentale refusèrent la fusion avec la Compagnie du *Simplon*. Mais, reprise plus tard, elle fut adoptée, le 26 mars 1881, pour déployer ses effets à partir du 1^{er} juillet 1881.

Toutes ces fusions successives constituèrent le réseau et la Compagnie actuelle des chemins de fer de la *Suisse Occidentale-Simplon*. La Suisse Occidentale-Simplon exploite elle-même toutes ses lignes et, en vertu de conventions et contrats passés à diverses époques, elle s'est chargée d'exploiter les tronçons de raccordement suivants : Vallorbes-Pontarlier et Verrières-Pontarlier et Singine-Berne, puis les lignes régionales à voie normale de Bulle-Romont, Pont-Vallorbes et Val-de-Travers. Elle assure le service des machines de la ligne de Neuchâtel au Locle, pour le compte de la Société du Jura neuchâtelois et a passé une convention pour l'exploitation de la ligne de touristes de Viège à Zermatt, à voie étroite, avec crémaillère, en construction.

*
* *

La Compagnie des chemins de fer du Jura-Berne-Lucerne, elle aussi, quoique dans une moindre mesure, provient du groupement d'un certain nombre de concessions accordées à des entreprises différentes.

L'Etat de Berne, qui avait repris la ligne Neuveville-Bienne d'une société privée (Est-Ouest) et construit la ligne Bienne-Berne, exploitait dès le 1^{er} juin 1864 la ligne complète de Berne à Neuveville par Bienne, sous le nom de chemins de fer de l'*Etat de Berne*. Cette ligne participe, pour 15 kilomètres seulement, à la grande voie de trafic qui longe de Genève à Olten le pied des montagnes du Jura; mais elle occupe par la gare de Bienne et ses lignes d'accès, une place importante sur ce parcours. La ligne Berne-Bienne est perpendiculaire à cette ligne de grand courant commercial.

La Compagnie des chemins de fer du *Jura-Bernois*, constituée pour construire et exploiter le réseau des chemins de fer dans le Jura, de Bienne sur Bâle, Delle et Chaux-de-Fonds, devait se substituer à l'Etat, pour la ligne Neuveville-Bienne-Berne, aussitôt qu'elle serait en état d'exploiter son propre réseau. C'est ce qu'il advint en 1874, à l'ouverture de la ligne de Bienne-Tavannes et Sonceboz-Convers à Chaux-de-Fonds. Le réseau complet du Jura fut achevé en 1877.

De Bâle à Delémont la ligne suit la vallée de la Birse. De Delémont, elle remonte jusqu'à Glovelier, où elle traverse la Combe de Saint-Ursanne, placée entre deux longs tunnels, et redescend sur Delle.

De Bienne à Delémont, on traverse en tunnel le défilé de Pierre-Pertuis (altitude 760^m), près de Tavannes, et de là, la ligne redescend constamment sur Delémont. De

Sonceboz se détache une ligne aboutissant à Chaux-de-Fonds, après avoir desservi toute la population industrielle du Vallon de St-Imier. L'année dernière, le rebroussement des Convers a été supprimé par la construction d'une ligne directe de Renan à Chaux-de-Fonds.

En même temps que se construisaient les lignes jurassiennes, la jonction à Lyss de la ligne de la Broye longitudinale s'opérait sur territoire bernois. Le point de soudure se trouve à Fräschels, entre Morat et Lyss.

C'est en 1884, lors d'une revision de ses statuts, que la Compagnie des chemins de fer du Jura-Bernois prit le nom de *Jura-Berne-Lucerne*.

Enfin l'ouverture de la ligne complète, à voie étroite, du *Brünig*, avec sections à crémaillère, partant de Brienz au centre de l'Oberland et aboutissant à Lucerne, a eu lieu cet été. Ce chemin de fer de touristes passe sur le col du Brünig, mais n'est exploité en hiver que sur les parties de plaine de chaque côté de la montagne.

En outre, la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne exploite la ligne de Berne à Lucerne pour le compte de l'Etat de Berne.

* * *

La fusion des Compagnies du Jura-Berne-Lucerne avec le Brünig (372 kilomètres) et de la Compagnie Suisse Occidentale-Simplon (603 kilomètres), formera un réseau d'une longueur totale de 975 kilomètres, appartenant en entier à la Compagnie nouvelle et exploité par elle. En ajoutant les lignes françaises de Pontarlier, ainsi que celles exploitées par la Suisse Occidentale-Simplon, dont la longueur totale est de 78 kilomètres, on trouve que la longueur exploitée sera de 1053 kilomètres, et de 1089, en comptant la ligne de Viège à Zermatt. C'est plus du tiers des chemins de fer suisses.

Le réseau de la Compagnie fusionnée comprendra donc :

a) Comme base la ligne Genève-Bâle	253 kilom.
par Lausanne-Neuchâtel-Bienne et Delémont.	
b) Les raccordements par le Jura avec les chemins de fer français :	
1 ^o Ligne de Jougne (Cossonay-Vallorbes)	29
2 ^o Ligne des Verrières (Neuchâtel-Verrières)	36
3 ^o Ligne de St-Imier (Sonceboz-Chaux-de-Fonds) se raccordant avec le Paris-Lyon-Méditerranée par les rails du Jura-Neuchâtelois de Chaux-de-Fonds au Locle	30
4 ^o Ligne de Delle (Delémont-Porrentruy-Delle)	41
Ensemble	136 »
A reporter	389 kilom.

	Report . . .	389 kilom.	
c)	La ligne Lausanne-Simplon jusqu'à Brigue (145 kilom.), avec l'apport de la rive gauche du lac Léman par St-Gingolph-Bouveret (27 kilom.)	172	»
d)	La ligne Lausanne-Berne-Lucerne dont le tronçon Singine-Gümligen appartient à la Compagnie du Central-Suisse	192	»
e)	Les transversales de Berne à Bienne	34	
	et de Fribourg à Yverdon	50	84 »
f)	Les lignes régionales et de montagne :		
	1 ^o Palézieux-Lyss par la Broye longitudinale	80	
	2 ^o Le chemin de fer de touristes du Brünig	58	138 »
	Ensemble . . .	975	kilom.

A l'exception des lignes genevoises appartenant à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée ou exploitées par elle (20 kilom.), de la ligne du Jura-Neuchâtelois (38 kilom.) et des trois lignes régionales exploitées par la Suisse Occidentale-Simplon (Bulle-Romont, 19 kilom.; Val-de-Travers, 14 kilom.; Pont-Vallorbes, 12 kilom.), tous les chemins de fer de la Suisse romande seraient, après la fusion, en mains de la même Compagnie. Cette Compagnie aurait, en outre, un raccordement direct avec la ligne du Gothard par le chemin de fer de Berne à Lucerne.

D'après les concessions accordées soit par les cantons, soit par la Confédération, la longueur des lignes des réseaux réunis est indiquée dans le tableau suivant. Ces longueurs ne comprennent pas les tronçons en co-jouissance, ni ceux parcourus deux fois, situés entre une gare et les bifurcations.

Territoire des cantons :	Longueur des lignes :
Bâle-Ville	Longueur des lignes :
Soleure	Kilom. 0.6
Bâle-Campagne	» 6.2
Genève	» 10.9
Lucerne	» 46.7
Neuchâtel	» 72.5
Valais	» 121.5
Fribourg	» 125.0
A reporter . . .	Kilom. 387.0

Report	Kilom.	387.0	
Berne	»	232.9	
Vaud	»	252.6	872.5 kilom.
Brünig		58.0	»
Lignes en co-jouissance .		26.1	»
Tronçons communs . . .		18.4	»
Ensemble		<u>975.0</u>	<u>kilom.</u>

*
* * *

Des deux langues parlées par la population des régions desservies par les lignes fusionnées, le français est absolument prépondérant. La limite de la langue allemande s'arrête entre Bâle et Delémont, entre Bienne et Berne, entre Morat et Lyss et entre Fribourg et Berne; de telle sorte qu'en réalité ce n'est que sur la ligne Berne-Lucerne et sur celle du Brünig que le français n'est pas la langue officielle du pays.

Dans les conditions actuelles, c'est-à-dire avant le percement du Simplon, tout le grand trafic international de l'Est à l'Ouest et vice-versa de l'Europe centrale peut passer sur les lignes du nouveau réseau pour entrer en France ou en sortir. Les courants commerciaux de Bienne à Genève et de Bâle à Delle, entre l'Autriche et la France, étant placés dans les mêmes mains, pourront plus facilement être développés par une Compagnie importante et l'on évitera un détournement, soit au Nord de la Suisse, soit au Sud des Alpes à travers l'Italie.

La ligne la plus courte du bassin du Léman et du Rhône à Bâle et au Rhin appartenant à la Compagnie fusionnée, il sera facile d'y faire prospérer le trafic marchandises.

Enfin si la Compagnie qui aura percé le Simplon possède un débouché à Delle, elle concentrera uniquement sur ses propres lignes le passage à travers la Suisse des marchandises qui suivront cette nouvelle voie de communication.

En ce qui concerne les voyageurs, dont l'acheminement ne peut pas être fixé au gré des Compagnies, il faut remarquer que le nouveau réseau relie par ses rails les deux centres de la Suisse les plus importants pour les touristes : Lucerne et Lausanne. L'importance de plus en plus grande que prennent les voyages circulaires s'observe, depuis quelques années, surtout sur la ligne de Lausanne à Bâle par Delémont, ligne suivie par les voyageurs allemands et anglais qui visitent la Suisse centrale et le lac Léman. Les voyages circulaires pourront aussi obtenir une amélioration dans l'intérieur du réseau fusionné sur les deux artères de Lausanne-Lucerne et Lausanne-Bâle avec leurs lignes transversales.

Ainsi qu'on peut s'en rendre compte, le réseau actuel du Jura-Berne-Lucerne n'est pas homogène; et par la situation géographique de quelques-unes de ses lignes, cette Compagnie pouvait se faire concurrence à elle-même en appliquant rigoureusement les lois de plus courte distance. Le même défaut existe, en partie du moins, aussi pour le réseau de la Suisse Occidentale-Simplon. Par la réunion des deux entreprises, ces défauts sont atténués par le fait qu'il sera possible de régler, dans de meilleures conditions, la répartition du trafic de marchandises sur les lignes parallèles.

Les nœuds du réseau fusionné sont au nombre de deux, les stations de Lausanne et de Bienne. En outre, les lignes de la nouvelle Compagnie se soudent aux gares suivantes :

Avec la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée à St-Gingolph, Genève, Pontarlier et Delle; ces quatre gares appartiennent à la Compagnie Paris-Lyon-Méditerranée. L'Est français aboutit aussi à Delle depuis Belfort.

Avec la Compagnie du Central-Suisse à Berne, à Bâle, à Lucerne. Ces gares appartiennent au Central-Suisse, mais cette Compagnie est à son tour co-jouissante des gares de Bienne et de Lyss.

Avec la Compagnie du Jura-Neuchâtelois à Chaux-de-Fonds, tandis que cette Compagnie est co-jouissante de la gare de Neuchâtel.

Le chemin de fer du Brünig, à voie étroite, forme une entreprise spéciale.

*
* * *

Afin de pouvoir comparer la valeur des deux réseaux Suisse Occidentale-Simplon et Jura-Berne-Lucerne, il importe de grouper quelques éléments techniques et quelques résultats de l'exploitation.

Comme *tracé* et *profil* des lignes, suivant la proportion des paliers aux pentes et rampes et des alignements aux courbes, suivant les plus petits rayons de courbure et les moindres déclivités, la Suisse Occidentale-Simplon présente plusieurs avantages sur le réseau du Jura-Berne-Lucerne (non compris le Brünig).

La ligne Berne-Bienne-Neuveville a été construite pour recevoir *deux voies*, mais une seule est posée. Les autres lignes du Jura-Berne-Lucerne sont à *simple voie*, sauf quelques tunnels. Dans les circonstances actuelles et vu le coût, la pose d'une seconde voie ne se justifierait sur aucune partie de ce réseau. A la Suisse Occidentale-Simplon, au contraire, la majorité des lignes sont construites à double voie et celle-ci est posée de Genève à Lausanne. Les lignes de la Broye et une faible partie de celle du Simplon (Louèche-Brigue) sont seules construites à simple voie. Il resterait, cependant, quelques travaux d'infrastructure et d'ouvrages d'art à terminer avant de pouvoir placer la seconde voie sur la ligne du Simplon et de Lausanne à Berne. Au point de vue du développe-

ment du réseau, la situation de la Suisse Occidentale-Simplon est donc meilleure que celle du Jura-Berne-Lucerne.

Pour l'entretien et la surveillance de la *voie*, les deux Compagnies se trouvent sur un pied d'égalité. Elles ont adopté les rails en acier, les traverses en fer et du ballast en gravier dépourvu de terre ou de sable.

	Année 1888.	
	Pour cent de la longueur des voies.	
	S. O.-S.	J.-B.L.
Rails acier	50.8	59.6
» fer	49.2	40.4
Traverses en fer	17.9	4.1

Le type du *rail* est identique comme profil et poids, mais le Jura-Berne-Lucerne n'a pas adopté la longueur normale de 12 mètres introduite en Suisse par la Suisse Occidentale-Simplon et admise par le Central, l'Union et le Gothard.

Les *clôtures*, les *barrières* de passages à niveau, les installations de *cloches* électriques, le nombre de *maisons de garde* échelonnées le long de la ligne, se présentent pour le réseau fusionné dans des conditions proportionnellement équivalentes.

Pour parachever les terrassements et ouvrages d'art de la ligne fusionnée, les dépenses à prévoir ne sont pas importantes aussi longtemps que le développement du trafic ne nécessitera pas la pose d'une seconde voie sur les lignes où cette éventualité n'était pas réservée.

Gares, stations et haltes. Le Jura-Berne-Lucerne ne possède qu'une grande gare, celle de Bienne; elle est tributaire de celles de Lucerne, Berne, Bâle et Delle, de même que la Suisse Occidentale-Simplon est reçue à Genève, Pontarlier et Berne.

	S. O.-S.	J.-B.-L. (sans le Brünig).	Ensemble
Nombre de stations	128	49	177
Stations et haltes sans voie de croisement	28	15	43
Espacement moyen des stations	4427 ^m	4321 ^m	—

Les installations de gare pour le service des voyageurs (quais, halles, salles d'attente, buffets, accessoires), pour le service des marchandises (halles, quais ouverts ou couverts, rampes, grues de chargement, bascules), pour les machines et le matériel roulant (remises, prises d'eau, grues hydrauliques, petits ateliers), ainsi que les aménagements des voies de garage, les enclenchements et les signaux sont à peu près sur le même pied dans les deux Compagnies.

L'augmentation des voies et l'agrandissement de certaines stations avec l'accroisse-

ment du trafic actuel pourra devenir une nécessité aussi bien pour le Jura-Berne-Lucerne que pour la Suisse Occidentale-Simplon.

La Compagnie fusionnée possèdera les gares de douanes suisses suivantes : Bouveret, Vallorbes, Verrières et Porrentruy.

Les principales stations peuvent se classer d'après l'importance de la localité desservie comme suit (résultats de 1888, année entière) :

<i>Voyageurs partis.</i>		<i>Marchandises arrivées et expédiées.</i>	
Lausanne	414,000	Genève (S. O.-S. loco et transit)	372,000 tonnes
Berne (S. O.-S. et J.-B.-L.) .	292,000	Bâle (J.-B.-L. » »)	203,000 »
Bienne	258,000	Lausanne	95,000 »
Genève (S. O.-S.)	253,000	Berne (S. O.-S. & J.-B.-L.) .	70,000 »
Bâle (J.-B.-L.)	183,000	Bienne	70,000 »
Neuchâtel (S. O.-S.)	160,000	Vevey	62,000 »
Vevey	136,000	Neuchâtel	50,000 »
St-Imier	107,000	Fribourg	41,000 »
Yverdon	100,000		
Fribourg	94,000		
Montreux	92,000		
Nyon	88,000		
Morges	87,000		
Delémont	86,000		

* * *

A la fin de 1888, *l'état et le travail du matériel roulant* (locomotives, voitures et wagons) sont indiqués dans le tableau suivant (sans le Brünig) :

	S. O.-S.	J.-B.-L.	Ensemble.
<i>Locomotives.</i> Nombre total	110	63	173
» moyen par kilom. exploité	0.165	0.201	—
Par année, kilom. parcourus. Total	3,516,900	1,945,500	5,462,400
» » » Moyenne par machine	31,970	30,880	31,580
Age moyen des machines	21 ans 2 mois.	13 ans 2 mois.	—
» des chaudières	15 » 6 »	13 » 2 »	—

Les locomotives du Jura-Berne-Lucerne appartiennent à 5 types différents, celles de la Suisse Occidentale-Simplon à 8. — Avant l'ouverture du Simplon, à moins d'accroissement sensible du trafic, l'augmentation du parc de locomotives n'est pas à prévoir,

car la moyenne des kilomètres parcourus par machine et par an peut facilement être augmentée.

Les *freins continus* appartiennent au système Wenger pour les trains Suisse Occidentale-Simplon et au système Westinghouse simple pour le Jura-Berne-Lucerne. Cette dernière Compagnie a cependant encore quelques installations d'un frein mécanique Heberlein. Une unification dans le système de freins continus devrait se faire après la fusion.

Le *parc des voitures* du Jura-Berne-Lucerne est proportionnellement plus important que celui de la Suisse Occidentale-Simplon, ce qui s'explique par la nécessité de desservir un réseau moins concentré.

	S. O.-S.	J.-B.-L.
Nombre de voitures. Total	327	161
» d'essieux de voitures	724	485
» » » par kilomètre de ligne . . .	1.09	1.60
» de places par kilomètre de ligne	19.59	28.84
Parcours moyen des voitures par essieu et par an, en kilom.	33,000	19,000
Utilisation des places. Pour cent des places offertes . . .	24 o/o	32 o/o

Les voitures du Jura-Berne-Lucerne sont à intercommunication (système américain) et à 2 ou 4 essieux. Dans le parc Suisse Occidentale-Simplon sont comprises 186 voitures à coupé (système anglais) dont le remplacement doit se poursuivre, au fur et à mesure que ce matériel sera arrivé à bout d'usure.

Pour les *wagons à marchandises*, les deux Compagnies font partie de l'Association suisse du matériel. Avant l'organisation de cette association, le Jura-Berne-Lucerne et la Suisse Occidentale-Simplon avaient déjà mis en commun leur matériel à marchandises.

Le parc des wagons comprenait à la fin de 1888 : 2793 véhicules, dont Suisse Occidentale-Simplon 2045, et Jura-Berne-Lucerne 748.

Le parcours kilométrique moyen, par an, de chaque véhicule a été de :

	1887	1888
Suisse Occidentale-Simplon.	9,391	9,228
Jura-Berne-Lucerne	8,316	10,864

L'augmentation du Jura-Berne-Lucerne provient d'un accroissement de 80 véhicules dans son parc, les wagons neufs étant utilisés de préférence aux anciens.

Les conventions d'échange du matériel de voyageurs et de marchandises avec les chemins de fer étrangers sont admises réciproquement par les deux Compagnies.

Les comptes de 1888 pour la location et l'échange des voitures et wagons bouclent en perte de :

104,200 fr. pour le Jura-Berne-Lucerne
26,500 » » la Suisse Occidentale-Simplon

ce qui montre, entre autres, que la Suisse Occidentale-Simplon pourrait suffire presque entièrement aux besoins de son trafic. Le débit du Jura-Berne-Lucerne provient de ce qu'il doit faire circuler sur ses lignes du matériel étranger.

*
* *

Les *ateliers de réparation* de la Compagnie Jura-Berne-Lucerne se trouvent à Bienne, ainsi que tout le service de la traction. Des dépôts de locomotives, avec petits ateliers, existent à Lucerne, Bienne et Delémont. A part ses ateliers de Fribourg et d'Yverdon, la Suisse Occidentale-Simplon a des dépôts, avec petits ateliers, à Genève, Yverdon, Neuchâtel et Fribourg. Son service de la traction est réuni à Yverdon.

*
* *

C'est aussi à Bienne et à Yverdon que se trouvent les *magasins* d'approvisionnement de chacune des Compagnies. Les rails et traverses métalliques proviennent, depuis quelques années, de la Westphalie pour les deux économats. Après avoir utilisé pendant longtemps exclusivement de la houille de la Sarre, la Compagnie Jura-Berne-Lucerne fait, depuis une année, des essais de combustible avec des briquettes belges. La Suisse Occidentale-Simplon brûle presque exclusivement des briquettes de Blanzky.

*
* *

Coût d'établissement des lignes appartenant aux Compagnies fusionnées. D'après les comptes, voici le coût des lignes à fin 1888 :

	Suisse Occidentale-Simplon, Propre réseau.	Jura-Berne-Lucerne, Propre réseau non compris le Brünig, ni le Berne-Lucerne.	Brünig. Voie étroite.
Capital de premier établissement .	177,970,832	65,015,905	6,259,859
Par kilomètre de ligne :			
Chemin de fer et installations fixes.	275,800	273,450	95,000
Matériel roulant	25,200	29,600	12,600
Mobilier et outillage	1,850	2,550	700
Dépenses totales par kilom. . .	302,850	305,600	108,300

En ce qui concerne les *tarifs*, on peut dire que les taxes appliquées par chacune des deux Compagnies sont très peu différentes les unes des d'une manière générale autres, surtout depuis l'introduction du tarif dit de réforme qui a conduit à l'unification des taxes kilométriques pour le transport des marchandises.

* * *

D'après ce qui vient d'être dit de la construction et de l'établissement des lignes, on doit reconnaître que les deux réseaux se trouvent dans des conditions peu différentes les unes des autres.

Les *résultats de l'exploitation* comme produits des transports et la manière dont ces deux entreprises sont gérées, donneront une idée de la valeur industrielle des deux réseaux.

Statistique du trafic et recettes d'exploitation. C'est en 1887, au mois de juin, que les passeports pour l'entrée ou le transit en Alsace ont rejeté sur la ligne de Delle-Delémont-Bâle un fort trafic de voyageurs. En 1885, le Jura-Berne-Lucerne possédait encore la ligne du Jura-Neuchâtelois. De 1885 à ce jour, un accroissement lent, mais continu du trafic, s'est fait sentir aussi bien sur les lignes de la Suisse Occidentale-Simplon que sur celles du Jura-Berne-Lucerne. Rien ne laisse supposer que les circonstances favorables actuelles se maintiendront. Aussi est-il indiqué de prendre comme bases de comparaisons, les résultats de l'année 1886, ainsi que ceux de la moyenne des années 1886, 1887 et 1888.

Transport des voyageurs.

	S. O.-S.		J.-B.-L.	
	1886	1886-1888	1886	1886-1888
Voyageurs-kilomètres par kilom. de ligne.	167,000	169,000	169,500	182,000
Parcours moyen de chaque voyageur. <i>Km.</i>	25.6	25.6	22.8	23.4
Produit par voyageur <i>Fr.</i>	1.46	1.45	1.21	1.22
» par kilomètre de ligne . . . <i>Fr.</i>	9,500	9,600	8,900	9,500

Le produit par kilomètre de ligne est, pour les *bagages*, de :

Suisse Occidentale-Simplon	<i>Fr.</i> 850	moyenne de 1886-1888
Jura-Berne-Lucerne	» 770	» »

Et pour les *animaux vivants* :

Suisse Occidentale-Simplon	<i>Fr.</i> 420	» »
Jura-Berne-Lucerne	» 700	» »

Quant au transport des *marchandises*, les résultats kilométriques des années 1886, 1887 et 1888, sont :

	S. O.-S.			J.-B.-L.		
	1886	1887	1888	1886	1887	1888
Tonnes-km. par km. de ligne	101,000	110,000	121,000	134,000	156,000	170,000
Prod ^t pr tonne-km. <i>Centimes</i>	9.56	9.49	8.89	8.17	7.85	7.89
» par km. de ligne. <i>Fr.</i>	9,700	10,400	10,700	10,900	12,200	13,400

Le produit des transports de toute espèce augmenté des recettes indirectes pour loyers, affermages, etc., donne les *recettes totales* kilométriques brutes suivantes pour les trois dernières années :

	1886	1887	1888
Suisse Occidentale-Simplon	21,000	22,450	22,480
Jura-Berne-Lucerne	22,700	24,010	26,240

*
* *

Pour l'année 1888, les *dépenses d'exploitation* des deux réseaux sont indiquées dans le tableau suivant.

		1888	
Dépenses par kilomètre de ligne.		S. O.-S.	J.-B.-L. (sans le Brünig).
a) <i>Dépenses d'exploitation réelles :</i>		Francs	Francs
Administration centrale		464	1,023
Entretien et surveillance de la voie		3,017	3,706
Expédition et mouvement		2,878	3,745
Traction et matériel		3,849	5,091
Total des frais d'exploitation réels		10,209	13,565
<i>Pour cent des frais d'exploitation réels :</i>		o/o	o/o
Administration centrale		4.7	7.5
Voie		29.5	27.3
Expédition et mouvement		28.1	27.6
Traction et matériel		37.7	37.5
b) <i>Dépenses diverses.</i>		Francs	Francs
DÉPENSES TOTALES.		1,353	1,957
Pour cent des recettes totales (coefficient d'exploit.)		o/o 51.6	o/o 59.1
EXCÉDENT des recettes totales sur les dépenses totales		Francs	Francs
		10,916	10,723

*
* *

En comparant les renseignements fournis dans le cours de ce rapport, au sujet de l'établissement des deux entreprises de transport et de leurs résultats d'exploitation, on peut se convaincre que, une fois d'accord sur leur valeur, rien ne s'oppose à la réunion des deux Compagnies de la Suisse Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne. Les deux réseaux, et surtout celui de la Suisse Occidentale-Simplon, sont déjà le résultat du groupement d'un certain nombre d'entreprises distinctes et il est tout aussi logique de rechercher la fusion des chemins de fer de la Suisse Occidentale-Simplon avec ceux du Jura-Berne-Lucerne qui les suivent, que d'avoir effectué l'union du Franco-Suisse et de l'Ouest-Suisse ou celle du Simplon et de la Suisse Occidentale.

II

BASES DE LA FUSION

Aux termes du traité signé le 16 août 1889, interprété et modifié par le procès-verbal des 7 et 12 septembre, les deux Compagnies actuelles de la Suisse Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne s'unissent pour former une nouvelle Compagnie à laquelle elles transfèrent leurs concessions, leur actif et leur passif, y compris tous leurs contrats pour l'exploitation d'autres lignes ou pour un objet quelconque. La nouvelle Compagnie qui commencera ses opérations le 1^{er} janvier 1890, prendra la dénomination de : *Compagnie fusionnée du Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse Occidentale et du Simplon* (par abréviation : *Jura-Simplon*).

Il a paru utile de maintenir l'appellation actuelle des deux Compagnies, qui indique la situation géographique de leurs réseaux et qui constate que la nouvelle Compagnie n'est que la continuation de celles auxquelles elle succède. Ce maintien avait d'ailleurs l'avantage de ménager les susceptibilités des différentes contrées que desservent nos lignes.

La nouvelle Compagnie prend à sa charge les emprunts des deux Compagnies actuelles, en se réservant de les maintenir avec les hypothèques qui leur servent de garantie, ou de les remplacer par de nouvelles obligations.

Nous avons dit que l'un des buts de la fusion était d'arriver à la conversion de la plus grande partie des emprunts de la Suisse Occidentale-Simplon, dont l'intérêt n'est pas en rapport avec le taux actuel de l'argent. Il s'agit des emprunts de l'Ouest-Suisse, de 1854, 1856, 1857 et 1865, de celui de la Broye, de 1875, et de celui de la Suisse Occidentale-Simplon, de 1878-82, formant ensemble un capital de 112,500,000 fr. Ces emprunts sont représentés par des titres de 400 fr., remboursables en 500 fr. par voie d'amortissement, et donnant droit à un intérêt annuel de 20 fr. Leur taux est donc de 5 % par rapport au capital versé et de 4 % par rapport à la somme à rembourser. Ces obligations seraient remboursées à raison de 500 fr., chiffre correspondant d'ailleurs à leur cours actuel, et remplacées par des titres 3 1/2 % que les Banques-signataires de la

déclaration jointe au traité de fusion s'engagent à émettre ou à prendre elles-mêmes. Les conditions de cette opération et des autres affaires projetées, seront déterminées dans une convention régulière, lorsque la fusion sera devenue définitive et que la nouvelle Compagnie sera légalement constituée; elles seront basées autant que possible sur les cours admis dans les négociations et qui, pour la conversion des emprunts, sont de 98 0/0.

Le siège de la nouvelle Compagnie est à Berne. Ce choix, dont la Compagnie Jura-Berne-Lucerne a fait une condition *sine qua non*, se justifiait en outre par la part considérable prise par l'Etat de Berne dans la construction des lignes de cette Compagnie, et aussi par la nécessité de maintenir dans la ville fédérale, c'est-à-dire auprès du Conseil fédéral et de son Département des Chemins de fer, l'administration principale de l'une des grandes Compagnies. Néanmoins et bien que l'intérêt des actionnaires ne fût pas directement en jeu, vos délégués n'y ont consenti qu'à regret et en cherchant à obtenir pour Lausanne la plus grande somme d'avantages possible, de manière à donner satisfaction aux vœux légitimes des autorités cantonales et communales. Ils ont fait stipuler que, dans tous les cas, un membre de la Direction résidera dans cette ville, et que, s'il y a cinq directeurs, deux devront avoir leur résidence à Lausanne. Les bureaux du service de l'exploitation proprement dite (trafic et mouvement, contrôle du matériel et réclamations) y seront maintenus, ainsi que ceux du service de la voie pour l'ancien réseau Suisse Occidentale-Simplon.

Les services de la Direction chargée de la construction du tunnel du Simplon seront également à Lausanne. Il y sera établi une agence commerciale.

Une clause expresse garantit aussi le maintien des ateliers d'Yverdon et de Fribourg, au même titre que ceux de Bienne.

Enfin nous nous sommes préoccupés du sort de nos employés, dont les intérêts ne doivent être lésés en aucune manière par la fusion. Il a été convenu à cet égard que le personnel des deux Compagnies fusionnées passera au service de la nouvelle Compagnie aux mêmes conditions que celles qui lui étaient faites précédemment.

Nous arrivons aux bases financières de la fusion.

Le capital social est fixé à 86 millions de francs, représenté par :

104,000 actions privilégiées de 500 fr. chacune, soit une somme de 52 millions, et
170,000 actions ordinaires de 200 fr. chacune, soit ensemble 34 millions.

Ce capital sera élevé à 100 millions par l'émission de 70,000 autres actions de 200 francs, représentant une somme de 14 millions.

Les actions privilégiées seront attribuées comme suit :

76,000 soit un capital de 38 millions, aux porteurs des actions actuelles de la Compagnie Jura-Berne-Lucerne, formant le même nombre et le même capital ;
28,000 soit 14 millions, aux porteurs d'actions privilégiées de la Suisse Occidentale-Simplon.

Les 170,000 actions ordinaires, soit 34 millions, sont destinées à remplacer un nombre égal d'actions primitives de la Suisse Occidentale-Simplon. (Les 204 autres actions ordinaires qui figurent dans notre bilan seront rachetées et amorties pour arrondir le capital social.)

Ces attributions sont le résultat d'études sérieuses sur la valeur respective des actions des deux Compagnies, soit dans leur situation actuelle, soit dans les conditions que leur fera la fusion.

Les actions du Jura-Berne-Lucerne ont reçu, pour l'année 1888, un dividende de 4 $\frac{1}{2}$ %, et le bénéfice net de cet exercice aurait permis de leur donner le 4 $\frac{1}{2}$ %. Ce dernier chiffre peut être considéré comme acquis pour 1889 et les années suivantes, si le trafic continue la progression normale qu'il a suivie jusqu'ici. Le Jura-Berne-Lucerne était donc en droit de revendiquer, pour ses actionnaires, des titres ayant un revenu assuré de 4 $\frac{1}{2}$ %, taux admis pour les actions privilégiées de la nouvelle Compagnie.

Les actions privilégiées de la Suisse Occidentale-Simplon ont reçu jusqu'ici un dividende de 5 %. Il a paru que, sur ces titres, on pouvait réaliser une économie tout aussi bien que sur les emprunts, et il a été décidé de les remplacer par des actions privilégiées de la nouvelle Compagnie, rapportant le 4 $\frac{1}{2}$ %. Il sera donc offert aux détenteurs actuels de convertir leurs titres, à moins qu'ils ne préfèrent en demander le remboursement à raison de 600 fr., comme le prévoient nos statuts. Ici encore, les établissements qui se sont engagés à faire les opérations financières relatives à la fusion, se chargeront de la conversion ou du remboursement de nos actions privilégiées à un taux qui a été fixé éventuellement à 116 $\frac{1}{2}$ %, soit 580 fr. par titre.

Quant à nos actions primitives dont le capital nominal est de 500 fr., mais qui, depuis 1876, n'ont reçu aucun dividende, elles seront échangées contre de nouvelles actions de 200 fr. Nous croyons que cette réduction, imposée par les circonstances, ne peut être qu'avantageuse aux porteurs en leur procurant, au lieu d'un papier de pure spéculation, des valeurs plus stables, moins sujettes aux fluctuations et assurées d'un rendement équitable dans un avenir prochain, comme nous espérons le démontrer bientôt par des calculs.

Il était d'ailleurs nécessaire, soit pour la conversion des emprunts, soit pour la fusion

elle-même, de faire disparaître de notre bilan les non-valeurs qui y figurent encore et qui représentaient, au 31 décembre 1888, une somme totale de Fr. 46,363,154 69

Cette somme se compose, comme l'on sait, pour la plus grande partie, des primes de remboursement sur le capital-obligations et, pour le reste, de retranchements opérés par l'autorité fédérale sur le compte de construction. Mais il faut en déduire les primes afférentes aux emprunts Franco-Suisse et Jougne, qui ne doivent pas être convertis » 8,840,250 —

Reste Fr. 37,522,904 69

Par contre, il y a lieu d'y ajouter les pertes de cours sur actions, dont l'amortissement n'est pas obligatoire » 13,115,826 —

et la réduction de 300 fr. par action sur les 204 actions qui doivent être rachetées et amorties » 40,800 —

Ensemble Fr. 50,679,530 69

Cette somme sera complètement couverte par la réduction du capital des actions ordinaires Suisse Occidentale-Simplon (34 millions au lieu de 85,102,000 fr.) » 51,102,000 —

De sorte qu'il restera un excédent de Fr. 422,469 31

On voit combien cette opération améliore la position de la Compagnie et, par suite, la valeur réelle des petites actions.

Comme compensation à cette réduction et pour tenir compte à nos actionnaires actuels des chances que l'avenir aurait pu leur réserver, notamment par la perspective du percement du Simplon, il a été convenu de leur attribuer, indépendamment des nouvelles actions de 200 fr., des *bons de jouissance* donnant droit au quart des bénéfices nets, après prélèvement du 4 1/2 % en faveur des actions privilégiées et du 4 % en faveur des actions ordinaires. Ces bons ne seront pas portés au bilan de la Compagnie; leurs porteurs ne seront pas représentés dans les assemblées générales; ils n'exercent aucune action sur les affaires de la Compagnie et ne peuvent s'opposer à une augmentation quelconque du fonds social; mais la Compagnie aura la faculté de les leur racheter à raison de 25 fois le produit annuel moyen perçu pendant les cinq années qui précèdent le remboursement, avec un minimum de 50 fr. Les mêmes conditions seront appliquées en cas de liquidation.

En regard de ces stipulations, il peut paraître utile d'examiner quelle est la valeur actuelle des actions ordinaires de la Suisse Occidentale-Simplon.

L'estimation de cette valeur varie suivant le point de vue auquel on se place.

Si on part du capital d'établissement des lignes au 31 décembre 1888 et qu'on en

déduise les charges, les primes des emprunts étant comptées au taux de remboursement pour les emprunts 4 % et à leur valeur actuelle pour les emprunts 3 % (Jougne-Eclépens) et 2 ⁸/₁₁ (Franco-Suisse), on arrive à une valeur d'environ . . Fr. 187.—

Dans cette même hypothèse, le Jura-Berne-Lucerne l'estime à . . » 190.—

Si on calcule sur la base des concessions, c'est-à-dire en comptant 25 fois le produit net pour les lignes productives (Ouest-Suisse, Lausanne-Fribourg-Berne, Franco-Suisse) et le capital d'établissement pour les lignes peu productives (Broye, Simplon et Jougne-Eclépens), les charges déduites dans les conditions ci-dessus, on obtient environ Fr. 242.—

Nous ne parlons que pour mémoire d'une estimation basée sur le rendement de l'action ordinaire, puisque celle-ci n'a reçu aucun dividende depuis 1876 ; un calcul semblable ne pourrait avoir de base que le rendement éventuel de l'avenir.

Cependant, en dehors des charges d'emprunts, on doit tenir compte de certaines clauses concessionnelles stipulées en faveur des cantons en cas de rachat par la Confédération ; les charges qui en résulteraient dans ce cas peuvent être estimées à environ 16 fr. par action ordinaire Suisse Occidentale-Simplon, de sorte que le prix de l'action, premièrement estimée à 187 fr. et 242 fr., descendrait à 171 fr. ou 226 fr., suivant les cas.

Ajoutons que le Département fédéral, contrôlant les calculs établis par le Jura-Berne-Lucerne, arrive au chiffre maximum de Fr. 150.—

On voit donc que l'attribution dans le traité de fusion d'une valeur de 200 fr. à l'action ancienne Suisse Occidentale-Simplon, plus un bon de jouissance remboursable à 25 fois son produit net mais au minimum à 50 fr., est équitable et peut être acceptée par les porteurs d'actions ordinaires Suisse Occidentale-Simplon.

Les 70,000 actions ordinaires dont l'émission est prévue, en dehors de celles qui doivent être remises aux actionnaires de la Suisse Occidentale-Simplon, sont destinées à payer le prix d'acquisition de la ligne Berne-Lucerne. Nous ferons de cette opération l'objet d'un chapitre spécial du présent rapport.

Le traité de fusion a prévu, conformément au Code des obligations, art. 669, une période transitoire pendant laquelle l'administration et la comptabilité devront rester distinctes pour les deux Compagnies. Des comptes séparés devront, dans tous les cas, être tenus jusqu'à l'expiration de nos contrats avec la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1891.

Une clause spéciale a été insérée dans le traité au sujet de l'entreprise du Simplon. La nouvelle Compagnie qui succède à la nôtre dans tous les droits et charges résultant des concessions, est tenue, comme nous le sommes nous-mêmes, à exécuter le tronçon de Brigue à la frontière italienne. Mais, afin de donner une garantie aux cantons qui ont

voté des subventions pour le percement du Simplon, elle s'est engagée envers eux, et envers chacun d'eux en particulier, à construire le grand tunnel et la ligne d'accès nord aussitôt que les conditions de raccordement et d'exploitation de la nouvelle ligne auront été fixées entre la Suisse et l'Italie et que les subventions en faveur du tunnel auront atteint la somme d'au moins 30 millions.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur l'importance de cet engagement. Il démontre que notre fusion avec le Jura-Berne-Lucerne, loin de compromettre l'œuvre du Simplon, en assure au contraire la réalisation en y intéressant cette Compagnie et le canton de Berne tout entier. Souscrit envers chacun des cantons qui ont voté des subventions en faveur de l'entreprise, il donne à chacun d'eux le droit d'en exiger l'exécution, dès que les conditions posées seront remplies. A cet égard, la réserve d'un minimum de 30 millions de subventions n'est que la reproduction de celle qui avait été insérée dans le contrat avec le précédent syndicat et elle est d'autant plus justifiée qu'à cette époque, il s'agissait d'un tunnel de 16 kilomètres seulement, tandis que maintenant la Compagnie fusionnée est disposée à se charger du tunnel de 20 kilomètres réclamé par le gouvernement italien. On sait que, sur cette somme de 30 millions, une part de 15 millions a été prévue comme devant être fournie par la Suisse ; 12 1/2 millions y ont déjà été votés et le complément de 2 1/2 millions ne saurait tarder. Les 15 autres millions sont attendus de l'Italie qui, on peut l'espérer, ne les refusera pas, alors que pour déférer à son désir et sans lui demander une participation plus forte, la Compagnie consent à exécuter un tracé beaucoup plus coûteux pour elle et plaçant la moitié du grand tunnel sur le territoire italien.

En ce qui concerne les ressources financières pour la construction du Simplon, nous avons aussi l'assurance du concours des établissements qui ont signé la déclaration jointe au traité de fusion. Ils n'ont pas pu prendre à cet égard d'engagement positif, parce qu'il est impossible de fixer d'avance les conditions d'une opération dont on ignore la date ; mais ils se déclarent prêts à entrer en négociations avec la Compagnie fusionnée à première réquisition et à lui faire des offres fermes et autant que possible en rapport avec les cours qu'auront alors les divers titres de cette Compagnie. Il peut, en effet, se faire, suivant les circonstances, que la somme d'environ 60 millions reconnue nécessaire en dehors des subventions, soit réalisée partie au moyen d'obligations, partie au moyen d'actions. Le cours de ces titres est naturellement soumis à des fluctuations plus ou moins grandes, et, en se liant dès à présent, chacune des parties courrait le risque de graves mécomptes. Nous devons ajouter que les Banques s'étant engagées par une simple déclaration, c'est-à-dire par un acte unilatéral, la Compagnie demeure libre, le moment venu, de discuter avec elles les termes d'un contrat financier et, si leurs offres paraissaient inacceptables, de s'adresser à d'autres bailleurs de fonds.

Il a encore été introduit dans le traité de fusion un article d'après lequel, si la Confédération préférerait racheter la Suisse Occidentale-Simplon et le Jura-Berne-Lucerne, au lieu de ratifier la fusion, les deux Compagnies se déclarent dès maintenant prêtes à négocier pour la cession de leurs entreprises à la Confédération sur les bases du dit traité.

On n'ignore pas que le Conseil fédéral, et plus spécialement le Département des chemins de fer, désirent le rachat du réseau suisse par la Confédération et le considèrent comme devant s'accomplir dans un avenir plus ou moins prochain. Ces autorités pouvaient voir dans la fusion une entrave apportée à l'exécution de leur projet et en prendre occasion pour refuser leur ratification ou pour poser des conditions onéreuses. Nous avons dû prévoir cette éventualité et, sans vouloir provoquer le rachat, nous avons cru devoir offrir à la Confédération de négocier avec elle, si elle le demande, sur les bases du traité de fusion, c'est-à-dire dans des termes qui assurent à nos actionnaires des avantages au moins équivalents et qui surtout présentent les mêmes garanties pour l'acquisition de la ligne Berne-Lucerne et pour le percement du Simplon.

Après avoir développé les bases de la fusion projetée, nous devons en exposer les conséquences et en faire ressortir les avantages au point de vue financier et commercial. Mais auparavant, nous avons à parler de l'acquisition de la ligne Berne-Lucerne, qui forme une des conditions de la fusion.

III

ACQUISITION DE LA LIGNE BERNE-LUCERNE

La ligne Berne-Lucerne appartient à l'Etat de Berne, qui est en même temps le plus gros actionnaire de la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne. — Il possède, en effet, 40,000 actions sur les 76,000 qui constituent le capital social, et il exerce ainsi une action prépondérante sur l'administration de cette Compagnie. Il était donc naturel qu'il fût au préalable consulté par elle sur l'ensemble des questions qui se rattachent à la fusion.

Les représentants de l'Etat se sont prononcés en principe pour la fusion, à la condition que la ligne Berne-Lucerne fût achetée par la Compagnie fusionnée, et dans les pourparlers ultérieurs que la Direction du Jura-Berne-Lucerne a eus avec M. le Directeur des finances du canton de Berne, on est tombé d'accord sur le prix en bloc de 14 millions. La vente de cette ligne devant être soumise à la ratification des autorités compétentes et à la votation populaire, le prix de 14 millions doit être considéré comme une offre de la Compagnie fusionnée.

Comme il s'agit d'une condition formelle mise à la fusion, il convient d'examiner brièvement si elle est désavantageuse ou si elle présente un intérêt suffisant.

L'Etat de Berne est devenu propriétaire de la ligne Berne-Lucerne ensuite de la faillite de la Compagnie spéciale qui s'était formée pour continuer le tronçon de Langnau à Lucerne; la ligne de Langnau à Berne appartenait déjà à l'Etat de Berne, qui l'avait construite. La ligne de Berne à Lucerne se détache à Gümligen, soit à 8 kilomètres de Berne, de la ligne de Berne à Thoune, et se raccorde à 2 $\frac{1}{2}$ kilomètres de la gare de Lucerne aux rails de la Compagnie du Central-Suisse. — La longueur d'exploitation est de 95 kilomètres.

Depuis 1882, la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne exploite la ligne du Berne-Lucerne, à ses risques et périls, moyennant une redevance annuelle fixe de 250,000 fr.; — si la recette brute dépasse 12,000 fr. par kilomètre, le 70 % de l'excédent revient en outre à l'Etat.

On trouvera au dossier des documents concernant la fusion, un travail très complet de cette Compagnie sur le rendement de la ligne.

Les recettes de toute nature sont estimées à	Fr. 1,441,467 62 ¹
et les dépenses réelles à	» 946,652 87 ²
<hr/>	
laissant ainsi un excédent de	Fr. 494,814 75

qui, capitalisés à 3 $\frac{1}{2}$ 0/0, taux auquel l'Etat de Berne peut emprunter, donne, en chiffres ronds, 14 millions.

Il est bon de faire observer en passant que la statistique fédérale porte la valeur de la ligne à 8,818,813 fr. seulement, et on peut se demander si la nouvelle Compagnie fusionnée n'aura pas à amortir la différence avec 14 millions, soit 5,189,187 fr. De la discussion que nous avons eue sur ce point spécial, nous avons pu nous convaincre qu'il n'en serait rien. En effet, la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, du 23 décembre 1883, ne concerne pas les cantons, mais seulement les Compagnies de chemins de fer, et ne prescrit l'amortissement que si une Compagnie achète la ligne d'une autre Compagnie.

D'après les informations de la Compagnie Jura-Berne-Lucerne, le département fédéral partagerait cette manière de voir, qui est conforme au texte même de la loi.

Ajoutons que la ligne figure dans le bilan de l'Etat pour la somme de	Fr. 19,600,000
et a coûté réellement à l'origine	» 23,000,000

Le prix demandé par l'Etat de Berne se justifierait donc, alors même que la ligne ne présenterait pas d'autre intérêt pour la Compagnie fusionnée.

Mais il y a d'autres motifs qui militent en faveur de l'acquisition. En effet, la ligne forme un complément naturel de la nouvelle Compagnie; elle lui fournit un accès direct dans une contrée populeuse, pittoresque, l'une des plus fréquentées de la Suisse par l'élément touristes; elle constitue également un accès au Gothard, ce qui fait que la nouvelle Compagnie exercera une influence sur le trafic italo-suisse par le Gothard et par le Simplon, si cette dernière entreprise se réalise, comme nous l'espérons; elle permet d'atteindre la ligne du Brunig par Lucerne, sans passer par les rails de Compagnies étrangères; la nouvelle Compagnie posséderait donc le trajet le plus important du voyage circulaire Berne-Lucerne-Alpnach-Brunig-Brienz-Thoune et Berne, si parcouru et si apprécié par les voyageurs.

La ligne Berne-Lucerne ne faisait pas partie de l'Union commerciale et n'était donc

¹ Soit 15,174 fr. par kilomètre.

² Soit 9,965 fr. par kilomètre.

pas soumise aux règles en vigueur pour l'acheminement des marchandises; elle était en concurrence avec les chemins de fer de la Suisse Occidentale-Simplon et avec la voie de Genève dans certains trafics italo-suisse. Grâce à son acquisition, il sera possible de faire cesser cet état de choses, et on n'aura plus à chercher que le maximum de parcours sur les lignes de la Compagnie fusionnée.

On comprend, du reste, que l'Etat de Berne veuille vendre cette ligne, en cas de fusion. — En effet, grâce à sa communauté d'intérêts avec le Jura-Berne-Lucerne, il était assuré des facilités les plus grandes pour l'exploitation de sa ligne; il ne saurait aujourd'hui s'exposer à devoir l'exploiter isolément au milieu de grandes Compagnies qui resteraient maîtresses de son trafic. Il n'a donc plus le même intérêt à rester propriétaire.

Quant à l'argent nécessaire pour payer les 14 millions, les délégués des deux Compagnies ont estimé qu'il était préférable de ne pas recourir à l'emprunt pour les fournir; on aurait encore augmenté la disproportion déjà forte entre le capital-actions de 86 millions et les emprunts, au montant de 175 millions; aussi, d'accord avec les établissements financiers, ont-ils prévu une augmentation du capital-actions, qui serait porté à 100 millions, par la création de 70,000 actions ordinaires nouvelles de 200 fr.; les banques les prendraient au cours de 97 $\frac{0}{100}$, soit à 194 par titre, et ces actions jouiraient d'un droit de priorité sur les autres actions ordinaires, jusqu'à concurrence de 4 $\frac{0}{100}$ pendant les deux premières années 1890 et 1891, années de transformation et d'organisation, car ce n'est qu'à partir de 1892 que les actions ordinaires pourront jouir de tous les avantages de la fusion.

Nous perdrons ainsi une différence d'intérêt de $\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ sur le rendement capitalisé au 3 $\frac{1}{2}$, soit environ par an 70,000 fr.; au cours de 97 $\frac{0}{100}$, il y aura en outre une perte d'environ 433,000 fr. qui sera couverte au moyen d'obligations 3 $\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ de la fusion, exigeant un intérêt annuel d'environ 16,000 fr.; l'amortissement des pertes de cours sur les actions n'est pas obligatoire. Au premier abord, il semble que l'opération n'est pas avantageuse; mais il ne faut pas oublier que la perte n'est qu'apparente, car la Compagnie fusionnée bénéficiera de la plus grande partie des frais généraux portés en dépenses, et de tous les avantages énumérés plus haut.

Nous pensons donc que la Compagnie fusionnée doit acquérir le Berne-Lucerne.

IV

AVANTAGES DE LA FUSION

Nous devons maintenant examiner si la fusion est avantageuse pour la Suisse Occidentale-Simplon. Le percement du Simplon, but que poursuivait notre Compagnie même avant d'avoir fusionné avec la Compagnie du Simplon, a été le motif du projet de fusion actuel avec le Jura-Berne-Lucerne, ainsi que cela a déjà été exposé dans une autre partie de ce rapport. Indépendamment de la question du Simplon et de celle des emprunts, il existe des avantages réels à une fusion, soit pour notre Compagnie, soit pour le public. Celui-ci trouvera dans la fusion plusieurs avantages, tels que : clarté dans les horaires; facilités dans les voyages sur le réseau réuni; meilleures correspondances aux gares de jonction; prise de billets directs et enregistrement direct de bagages dans un rayon plus grand; augmentation de confort par la suppression plus rapide des anciennes voitures à coupé dans les trains ordinaires de notre réseau Suisse Occidentale-Simplon. Pour le service des marchandises : accélération du transport par des trains de marchandises; simplification des tarifs, etc. Enfin la Compagnie fusionnée étant dans un état plus prospère que notre entreprise actuelle, pourra sans doute être plus large que notre Compagnie pour faciliter certains transports exceptionnels soit de voyageurs, soit de marchandises.

Les avantages pour la Compagnie sont plus importants; ils tendent surtout à la réalisation d'économies dans les frais d'exploitation, par conséquent à l'augmentation du rendement de notre entreprise. Ces économies profiteront du reste aussi bien aux actionnaires de la Compagnie Jura-Berne-Lucerne qu'à ceux de la Suisse Occidentale-Simplon, puisqu'elles proviendront des deux Compagnies.

En premier lieu, tout le travail qu'exigent actuellement les rapports entre les deux Administrations serait supprimé. Ces rapports sont continuels et existent aussi bien entre les services centraux qu'entre les organes inférieurs de l'exploitation.

L'étude et l'élaboration des tarifs, les transactions commerciales, les publications qui

s'y rapportent, de même la tenue des livres, opérations de caisse, vérifications comptables seront simplifiées par la réunion de ces bureaux.

Le travail du contrôle des recettes chargé de la répartition aux diverses Compagnies des prix perçus pour les transports, sera aussi diminué dans une certaine mesure par la suppression, dès 1892, de l'établissement de comptes séparés.

L'Economat pourrait obtenir, pour l'achat des matières et de l'outillage, des prix d'autant plus avantageux que les commandes seraient plus importantes. Le transport de ces matériaux (houille, rails, traverses) se ferait sur le réseau fusionné et à des prix inférieurs à ceux actuellement payés aux Compagnies voisines étrangères dont ils parcourent les lignes.

Mais c'est surtout dans l'organisation des transports qu'il serait possible d'effectuer des améliorations économiques. La formation, le triage, la conduite et la traction des trains de voyageurs et de marchandises pourront être combinés plus facilement sur un réseau étendu, dont les grandes artères sont reliées par des transversales permettant de passer de l'une à l'autre et de créer des circuits dans les parcours, que sur un réseau où plusieurs lignes principales finissent en cul-de-sac ou se soudent à celles d'autres Compagnies sans qu'il soit possible de faire revenir le matériel, la machine et leur personnel par une autre voie, ce qui est le cas soit pour la Suisse Occidentale-Simplon seule, soit pour le Jura-Berne-Lucerne seul. L'utilisation complète des machines, évitant les chômages et les longs stationnements lorsqu'elles sont en feu, influe d'autant plus sur les frais de traction qu'en Suisse le combustible coûte relativement cher. D'un autre côté le personnel peut se trouver inoccupé, souvent malgré lui, et la machine peut rentrer sans être suffisamment chargée.

Le réseau fusionné se prêterait par sa configuration même à de meilleurs roulements. Il en résulterait certainement des diminutions de dépense, sans cependant léser d'aucune manière le personnel des machines.

Il en est absolument de même pour le personnel qui accompagne les trains et pour l'utilisation du matériel à voyageurs.

Enfin les manœuvres de gare pour le classement, par ordre de direction et de station, des wagons dans les trains de marchandises seront diminuées ou simplifiées en les concentrant dans certaines stations et en les exécutant de manière à ne pas être obligé de remanier les trains aux gares intermédiaires, plus ou moins importantes, et aux gares de bifurcation. Cette observation s'applique surtout aux trains de Renens sur Bienne, Bâle et Olten.

En résumé, les économies obtenues par une fusion avec le Jura-Berne-Lucerne porteront principalement sur le travail des bureaux de l'administration générale, sur

le service des approvisionnements et magasins et sur l'organisation du service des transports.

A ces résultats certains et provenant d'une extension des lignes par la fusion, viendront s'ajouter les effets d'un accroissement du trafic des voyageurs et des marchandises sur le réseau fusionné, cela même avant le raccordement avec les lignes italiennes par le Simplon. La suppression des barrières réelles qui existent aux points de soudure des deux réseaux actuels à Berne, Lyss et Bienne, produira un développement de circulation dans l'intérieur du nouveau réseau fusionné. D'autre part, la nouvelle Compagnie, maîtresse de tous les passages du Jura de France en Suisse, possédant en entier la ligne la plus courte de Genève à Bâle, aboutissant au cœur de la Suisse et à la tête de la ligne du Gothard, peut s'attendre à voir son trafic suivre un mouvement ascendant par suite des facilités nouvelles que la configuration du réseau fusionné procurera aux voyageurs et au commerce. Ces divers facteurs, abstraction faite de l'amélioration considérable qu'on attend de l'ouverture du Simplon, se traduiront par une augmentation de produit net annuel d'environ 250,000 fr. au minimum, augmentation importante, sans doute, mais qui serait insuffisante pour justifier à elle seule l'adhésion de la Compagnie à la perte de son autonomie et au déplacement de son centre d'activité.

* * *

Nous devons maintenant passer en revue les avantages que procureront les opérations financières qui se rattachent à la fusion et chercher à déterminer, au moins approximativement, les résultats futurs. — Cette question dépend naturellement des cours définitifs auxquels on pourra effectuer la conversion des emprunts et le remboursement des actions privilégiées, ainsi que de la mesure dans laquelle on pourra supprimer soit les amortissements des emprunts, soit l'amortissement spécial de 150,000 fr. prescrit par la Confédération lors de la revision des bilans des Compagnies.

Sur le premier point, il y a lieu de baser les calculs sur les cours indiqués dans la déclaration des banques; en effet, il est à supposer, si la fusion intervient prochainement, qu'il n'y aura pas de modifications ou que celles qui pourraient y être apportées en plus ou en moins, suivant les circonstances du moment, n'auront pas d'influence sensible sur les résultats prévus.

Les emprunts consolidés de la Suisse Occidentale-Simplon sont les suivants :

1° Emprunts qu'il est sans intérêt de rembourser, leur taux étant déjà inférieur à 3 1/2 %.				
Franco-Suisse 1868.	32,859 obligations de 400,	remb. à fr. 550,	prod. fr. 15.	18,072,450
Jougne-Eclépens 1868.	15,648 " de 250 " " 500 " 15.			7,824,000
Total				<u>25,896,450</u>

2° Emprunts qu'on peut rembourser à toute époque, moyennant avis donné un an à l'avance.
Suisse Occidentale 1878 à 1882. 155,325 obligations de 400, remb. à fr. 500, prod. fr. 20. 77,662,500

3° Emprunts que, d'après l'avis des juristes, la loi autorise de rembourser, bien que la dénonciation ne soit pas prévue dans le titre.

Ouest-Suisse 1854	2,588 obligations de 400, remb. à fr. 500, prod. fr. 20.	1,294,000
« 1856	18,949 » de 400 » » 500 » 20.	9,474,500
» 1857	23,683 » de 400 » » 500 » 20.	11,841,500
» 1865	14,440 » de 400 » » 500 » 20.	7,220,000
Broye 1875	10,068 » de 400 » » 500 » 20.	5,034,000
<hr/> Total.		<hr/> 34,864,000

Total des emprunts remboursables, 225,153 obligations de 400, remboursables à fr. 500. 112,526,500

L'économie d'un demi pour cent d'intérêt porterait donc sur 112 $\frac{1}{2}$ millions en chiffres ronds.

De son côté, le Jura-Berne-Lucerne a un emprunt de 34,000,000, 4 o/o, garanti par l'Etat de Berne, et que les mêmes établissements financiers se sont déjà engagés à transformer en 3 $\frac{1}{2}$ o/o.

Sur le second point, la possibilité en droit de supprimer la plus grande partie des amortissements actuels est incontestable. D'ailleurs la Confédération devant, au moment du rachat, qu'on peut considérer comme certain à une époque plus ou moins éloignée, payer aux Compagnies, au minimum, le capital de premier établissement des lignes, il n'est pas nécessaire d'amortir les emprunts et de constituer ainsi une réserve dont les actionnaires ne pourront jouir qu'à l'expiration des concessions, soit à une époque très éloignée variant de 60 à 70 ans. Cet amortissement pourrait cependant se justifier pour certaines lignes qui font retour à l'Etat sans indemnité à la fin des concessions et il appartiendra à la Compagnie fusionnée de fixer ce qu'il conviendra de faire pour tenir compte de tous les intérêts.

En ce qui concerne l'amortissement spécial de 150,000 fr. que nous sommes tenus de faire, en vertu d'un protocole intervenu avec l'autorité fédérale le 2 mars 1885, afin d'amortir les non-valeurs du bilan, celles-ci disparaissant par la réduction du capital-actions Suisse Occidentale-Simplon, il n'a plus de raison d'être. La somme devient disponible et augmentera d'autant le solde net annuel à disposition des actionnaires.

En partant des données précédentes et afin d'avoir une idée nette de la question, établissons le devis des économies résultant de ces différentes opérations financières :

1^o *Pour le réseau Suisse Occidentale-Simplon.*

A. Différence d'intérêts sur les emprunts remboursables (Ouest-Suisse, Broye et Suisse Occidentale) du taux de 4 % à 3 1/2 %, émis à nouveau à 98 %				Fr.	564,000
B. Suppression de l'amortissement annuel, s'élevant pour 1888 à				Fr.	422,350
Moins :					
Part d'amortissement afférente aux emprunts Franco-Suisse et Jougne-Eclépens, qui ne seront pas remboursés				»	117,165
				»	305,185
C. Suppression de l'amortissement spécial prévu par le protocole du 2 mars 1885				»	150,000
Ensemble				Fr.	1,019,185
Dont à déduire :					
A. Intérêt à 3 1/2 % sur la perte de cours dans l'émission des nouveaux titres, soit : Sur la conversion de 115 millions, emprunts Suisse Occidentale-Simplon, émis à 98 fr.				Fr.	2,250,000
Sur la conversion des actions privilégiées.				»	560,000
Cette somme de 2,810,000 fr. ne devant être émise aussi qu'à 98 %, il y a lieu de l'augmenter du 2 %, etc.; environ				»	60,000
				Fr.	2,870,000
Dont l'intérêt à 3 1/2 % égale				Fr.	100,450
B. Amortissement en 20 ans de la susdite somme				»	143,735
Reste pour amélioration de rendement sur Suisse Occid.-Simplon				Fr.	775,000

2^o Pour le réseau Jura-Berne-Lucerne.

Différence d'intérêts par suite de la conversion de 34,000,000 fr.

4 0/0 en 3 1/2 0/0 Fr. 170,000

Moins :

Pour la perte de cours dans l'émission de la susdite somme, soit : 555,000 fr.;

A. Intérêt 3 1/2 0/0 sur susdite somme	Fr.	19,000	
B. Amortissement de dite en 20 ans	»	26,000	» 45,000
Reste pour amélioration du rendement sur Jura-Berne-Lucerne .	Fr.	125,000	
Soit une amélioration totale de	Fr.	900,000	
qu'il convient d'augmenter de l'accroissement probable de recettes pour un chiffre de	»	250,000	
Amélioration totale	Fr.	1,150,000	

pour les deux réseaux fusionnés.

Cette amélioration ne se produira que graduellement, au fur et à mesure de la transformation des titres en cours.

Après l'amortissement des pertes de cours, l'économie s'augmentera de 289,000 fr., et atteindra ainsi le chiffre de Fr. 1,439,000

Dans les évaluations ci-dessus, on a fait abstraction de la part éventuelle qui pourrait revenir à la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer pendant les années 1890 et 1891.

Compte de recettes et de dépenses. En prenant pour premières bases les chiffres résultant des écritures de 1888 des deux Compagnies, en y ajoutant l'augmentation probable de recettes et en modifiant les fonds de réserve en conformité de l'art. 26 du projet de nouveaux statuts, en ramenant ensuite le taux des emprunts et le dividende des actions privilégiées aux tantièmes qui doivent être la conséquence de la fusion, on obtiendrait pour 1892, approximativement, le compte dont détail suit :

RECETTES	J.-B.-L.		S. O.-S.		Totaux	
	Fr.	C.	Fr.	C.	Fr.	C.
Produit des transports	7,872,000	—	12,956,346	35	20,828,346	35
Loyers, affermages et divers	420,000	—	656,967	56	1,076,967	56
Produit des capitaux	212,000	—	503,801	81	715,801	81
	8,504,000	—	14,117,115	72		
<i>A ajouter :</i>						
Rendement présumé du Brünig	325,000	—	—	—	325,000	—
Augmentation présumée sur Transports	100,000	—	150,000	—	250,000	—
Total des recettes	8,929,000	—	14,267,115	72	23,196,115	72
DÉPENSES						
Exploitation	4,719,000	—	6,272,585	78	10,991,585	78
Intérêts sur comptes-courants	16,000	—	303,385	99	319,385	99
Fonds de renouvellement (art. 26)	500,000	—	700,000	—	1,200,000	—
Intérêts s' oblig. J.-E., 6 %/o, 7,824,000 à 3 %/o	—	—	234,720	—	234,720	—
F.-S., 3 %/o, 18,072,450 à 2 3/4	—	—	492,885	—	492,885	—
S.-O., 115,378,000 à 3 1/2	—	—	4,038,230	—	4,038,230	—
J.-B.-L., 34,000,000 à 3 1/2	1,190,000	—	—	—	1,190,000	—
400,000 à 3 3/4	15,000	—	—	—	15,000	—
Amortissement des obligations J.-E. et F.-S.	—	—	117,165	—	117,165	—
Total des dépenses	6,440,000	—	12,158,971	77	18,598,971	77
Solde en faveur des actions	2,489,000	—	2,108,143	95	4,597,143	95
soit :						
104,000 actions de 500 fr. à 4 1/2 %/o	1,710,000	—	630,000	—	2,340,000	—
dont : 76,000 actions J.-B.-L. privilégiées.						
28,000 » S.-O.-S. »						
	779,000	—	1,478,143	95	2,257,143	95

Dans l'établissement du compte ci-dessus, on s'est rapproché le plus possible de la forme adoptée par la Compagnie Jura-Berne-Lucerne dont on a respecté les chiffres établis par elle, en ce qui la concerne. Quant au compte Suisse Occidentale-Simplon, on a prévu dans les dépenses, aux « Fonds de renouvellements, etc., » une somme de 700,000 fr., pour donner une idée du mode d'application de l'art. 26 du projet de statuts ; — en fait, cette somme figure en moins dans le total des dépenses « d'Exploitation », parce qu'on admet qu'en 1892 il ne sera plus nécessaire de faire cette attribution — le montant de la réserve pour « Renouvellements » devant avoir atteint, dès cette époque, le chiffre de 5,000,000 prévu à l'art. 26 du projet de statuts, et cela au moyen surtout des réserves déjà existantes.

Ces prévisions se vérifiant, il serait possible d'attribuer sur la somme ci-dessus	
de	Fr. 2,257,000
un dividende de 4 % ou 8 fr. aux 240,000 actions	» 1,920,000
	<hr/>
Reste	Fr. 337,000

qui serviraient à amortir les 2,870,000 fr. émis en obligations 3 $\frac{1}{2}$ pour pertes de cours sur la conversion d'emprunts et actions privilégiées Suisse Occidentale-Simplon plus les 433,000 fr. pour perte de cours sur les actions Berne-Lucerne, à raison de 160,000 à 170,000 fr. par an en vingt ans.

Il resterait ainsi un solde de 160,000 fr. environ, dont un quart, soit 40,000 fr., reviendrait aux 170,000 Bons de jouissance et le reste aux actions à titre de dividende supplémentaire.

Voici maintenant le bilan de la fusion, combiné sur la base des bilans Jura-Berne-Lucerne et Suisse Occidentale-Simplon au 31 décembre 1888, en tenant compte des modifications conventionnelles.

BILAN DE LA FUSION

COMBINÉ SUR LA BASE DES BILANS J.-B.-L. & S. O.-S.

AU 31 DÉCEMBRE 1888

EN TENANT COMPTE DES MODIFICATIONS CONVENTIONNELLES



Bilan de la fusion, combiné sur la base des bilans J.-B.-L. et S. O.-S.

ACTIF	J.-B.-L.	S. O.-S.	Total.
Compte de construction :			
Dépenses à la charge du compte de construction . .	73,276,000	177,971,000	249,247,000
Avances pour le chemin de fer du Simplon	—	731,000	731,000
<i>Total</i>	73,276,000	178,702,000	251,978,000
Fonds disponibles	¹⁾ 5,937,000	²⁾ 7,737,000	13,674,000
<i>Total de l'actif réel</i>	79,213,000	186,439,000	265,652,000
A amortir :			
Primes de remboursement sur les emprunts Jougne- Eclépens et Franco-Suisse	—	8,840,250	—
Pertes de cours sur la conversion des obligations dé- nonçables, à couvrir par voie d'emprunt	—	2,250,000	—
Différence entre la valeur des nouvelles actions privi- légiées et la somme nécessaire pour rembourser les anciennes actions privilégiées, à couvrir par voie d'emprunt	—	600,000	—
Pertes de cours sur la conversion des emprunts J.-B.-L.	555,000	—	—
<i>Total des amortissements</i>	555,000	11,690,250	12,245,250
Total de l'actif	79,768,000	198,129,250	277,897,250
¹⁾ Fonds disponibles Fr. 7,892,000 dont à déduire le dividende pour 1888 Fr. 1,400,000 Pertes de cours sur la conversion. » 555,000 » 1,955,000 Fr. 5,937,000			
²⁾ Fonds disponibles Fr. 8,478,000 dont à déduire le dividende pour 1888 Fr. 700,000 Amortissements d'actions . . . » 41,000 » 741,000 Fr. 7,737,000			

au 31 décembre 1888, en tenant compte des modifications conventionnelles.

PASSIF	J.-B.-L.	S. O.S.	Total.
Capital-actions :			
Actions privilégiées	38,000,000	14,000,000	52,000,000
Actions ordinaires	—	34,000,000	34,000,000
<i>Total . . .</i>	<i>38,000,000</i>	<i>48,000,000</i>	<i>86,000,000</i>
Emprunts consolidés :			
Anciens emprunts 3 1/2 % à convertir	34,000,000	112,526,500	—
Nouveaux emprunts 3 1/2 % pour couvrir des primes et des différences de cours	—	2,850,000	—
Emprunt 3 3/4 %	400,000	—	—
Jougne-Eclépens 3 %	—	7,824,000	—
Franco-Suisse 2 8/11 %	—	18,072,450	—
<i>Total . . .</i>	<i>34,400,000</i>	<i>141,272,950</i>	<i>175,672,950</i>
Subventions	—	1,020,550	1,020,550
Dettes courantes	3,236,000	4,768,400	8,004,400
Caisse de retraite S. O.-S.	—	850,000	850,000
<i>Total du passif réel</i>	<i>75,636,000</i>	<i>195,911,900</i>	<i>271,547,900</i>
Fonds spéciaux et divers :			
Fonds de réserve et de renouvellement	3,064,000	¹⁾ 1,436,900	4,500,900
Capital amorti	479,000	—	479,000
Soldes des comptes de profits et pertes, déduction faite des dividendes	²⁾ 589,000	358,000	947,000
Excédent de la réduction sur le capital-actions en sus du montant des sommes à amortir	—	³⁾ 422,450	422,450
<i>Total . . .</i>	<i>4,132,000</i>	<i>2,217,350</i>	<i>6,349,350</i>
Total du passif . . .	79,768,000	198,129,250	277,897,250
¹⁾ Fonds de réserve Fr. 1,000,000			
Fonds de réfection. » 100,700			
Fonds de renouvellement » 336,200			
Fr. 1,436,900			
²⁾ Réseau principal Fr. 487,000			
Brunig » 102,000			
Fr. 589,000			
³⁾ Primes et pertes de cours sur actions . . . » 13,115,800			
Amortissement de 204 actions ordinaires . . . » 41,000			
Dépenses à amortir (chiffre arrondi) . . . » 46,363,000			
Fr. 59,519,800			
Dont à déduire : Primes de remboursement à amortir plus tard sur les emprunts Jougne-Eclépens et Franco-Suisse » 8,840,250			
Fr. 50,679,550			
Montant de la réduction sur le capital-actions . . » 51,102,000			
Il reste disponible Fr. 422,450			

V

STATUTS

Nous croyons pouvoir nous dispenser d'entrer dans de longs développements sur le projet de statuts de la nouvelle Compagnie. Ses bases sont en effet les mêmes que celles du traité de fusion dont nous avons parlé dans un chapitre précédent. D'un autre côté, on a suivi en général, dans sa rédaction, la forme de nos statuts actuels.

L'art. 1^{er} indique le nom de la Compagnie et son objet, tel qu'il résulte des actes de concession et des statuts des deux Compagnies actuelles. Nous n'avons pas besoin de dire que la construction de la ligne de Brigue à la frontière italienne par le Simplon y est expressément mentionnée.

L'art. 2, concernant le siège de la Compagnie, doit être entendu dans le sens des dispositions introduites dans le traité de fusion au sujet de la résidence à Lausanne d'une partie des membres de la Direction et d'un certain nombre de services, ainsi que du maintien des ateliers d'Yverdon, de Fribourg et de Bienne.

L'art. 3 fixe la durée de la société à 85 ans, dès le 1^{er} janvier 1890, et l'art. 4 détermine le mode de publication des avis relatifs aux affaires sociales.

Nous n'avons pas à nous arrêter aux art. 5, 6 et 7, relatifs à la composition du fonds social dont nous avons déjà parlé à propos du traité de fusion.

Les art. 8 à 14 règlent les attributions, la composition et la convocation de l'assemblée générale d'une manière analogue aux statuts actuels de la Suisse Occidentale-Simplon. Nous n'y relevons que la disposition d'après laquelle l'assemblée générale ordinaire se réunit alternativement à Berne et à Lausanne.

L'art. 15 fixait d'abord le droit de vote des actionnaires proportionnellement au capital des titres, en ce sens qu'une action privilégiée de 500 fr. donnait droit à 5 voix et une action ordinaire de 200 fr., à 2 voix. Mais, ensuite du désir exprimé par l'un des gouvernements cantonaux, il a été convenu de mettre sur le même pied les deux catégories d'actions, c'est-à-dire d'attribuer une voix à chaque action, privilégiée ou ordinaire. Nous avons à peine besoin de faire remarquer l'importance de cette modification

pour la Suisse Occidentale-Simplon, dont les actionnaires auraient disposé, dans la première hypothèse, de 480,000 voix sur un total de 1,000,000, tandis qu'avec le nouveau système, ils auront 198,000 voix sur un total de 344,000 (en y comprenant les 70,000 actions à émettre pour l'acquisition du Berne-Lucerne). Ainsi il dépendra d'eux d'exercer dans les assemblées de la nouvelle Compagnie une prépondérance incontestable. Il y a là, croyons-nous, la meilleure réponse aux craintes que la fusion pourrait inspirer, au point de vue de la cause du Simplon.

Le deuxième alinéa de l'art. 15 stipule, conformément au Code des obligations, que nul ne peut réunir plus du cinquième des droits de vote représentés dans l'assemblée générale, mais il fait une exception en faveur des cantons porteurs d'actions. Cette dérogation aux règles du Code des obligations est expressément autorisée par l'art. 6 de la loi fédérale du 21 décembre 1883 sur la comptabilité des Compagnies de chemins de fer, qui maintient les droits de vote ou d'administration concédés précédemment à la Confédération ou aux cantons et prévoit que les Autorités fédérales pourront en établir à l'avenir en les introduisant dans les concessions ou en approuvant les dispositions contenues à cet égard dans les statuts des Compagnies ou dans des conventions spéciales. Le canton de Berne étant déjà aujourd'hui en possession de ce droit dans la Compagnie Jura-Berne-Lucerne, il eût été injuste de ne pas chercher à mettre les autres Cantons au bénéfice de la même faculté.

Les art. 16 à 18, relatifs aux décisions de l'assemblée générale, n'ont pas besoin de commentaire.

L'art. 19, modifié par les procès-verbaux des 7 et 12 septembre, fixe le nombre des membres du Conseil d'administration à 50, dont 30 sont nommés par l'assemblée générale et 20 par les Gouvernements des cantons desservis par le réseau, dans la proportion suivante : 4 par chacun des Gouvernements de Berne et de Vaud, 3 par celui de Fribourg, 2 par chacun des Gouvernements du Valais, de Neuchâtel et de Genève, et 1 par chacun des Gouvernements de Soleure, de Bâle-Campagne et de Bâle-Ville.

Quant aux administrateurs dont la nomination appartient à l'assemblée générale, ils sont élus pour le terme de six années, renouvelés par tiers tous les deux ans et immédiatement rééligibles. Chacun d'eux est tenu de déposer, pendant la durée de ses fonctions, des actions de la Compagnie pour une valeur nominale de 5000 fr. Il leur est interdit d'être administrateurs ou commissaires-vérificateurs d'un autre chemin de fer suisse à voie normale. Il est en outre stipulé que les membres de la Direction ne peuvent pas faire partie du Conseil.

L'art. 20 prévoit une Direction permanente de trois à cinq membres et un Comité d'administration chargé de contrôler la gestion de la Direction et de préavisier sur toutes les affaires importantes. Un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'assemblée

générale déterminera les attributions du Conseil, du Comité et de la Direction, et fixera les indemnités qui seront allouées à leurs membres. Il a été convenu d'avance que ce règlement assurera une représentation permanente dans le Comité aux Cantons qui sont intéressés à l'entreprise pour un grand nombre d'actions. Ces Cantons sont aujourd'hui Berne, Fribourg et Vaud. Les Cantons du Valais, de Genève et de Neuchâtel seront représentés alternativement par un membre dans ce même Comité.

Nous ne nous arrêterons pas à l'art. 21 concernant la signature sociale, ni aux art. 22 et 23 qui règlent la nomination et les fonctions des commissaires-vérificateurs, en se référant aux prescriptions du Code des obligations.

L'art. 24 est plus important : il détermine l'emploi des bénéfices annuels. Après l'acquittement des frais d'entretien et d'exploitation des chemins de fer et de leurs dépendances, des dépenses d'administration, du service des emprunts et des amortissements, du versement au fonds de réserve et de renouvellement, l'excédent est réparti dans l'ordre suivant :

En premier lieu, un revenu de $4\frac{1}{2}\%$ aux actions privilégiées ;

En second lieu, un dividende de 4% aux actions ordinaires.

Le reste est partagé dans la proportion d'un quart pour les bons de jouissance, et trois quarts pour les actions privilégiées et ordinaires, au prorata de leur capital respectif.

Une exception est faite pour les années 1890 et 1891, pendant lesquelles les 70,000 actions ordinaires destinées à payer le prix d'acquisition de la ligne Berne-Lucerne recevront, avant les autres actions ordinaires, mais après le dividende des actions privilégiées, le 4% pour tenir compte du fait que les économies résultant du traité de fusion ne se produiront complètement qu'au bout de cette période transitoire.

L'art. 25 reproduit une disposition du Code des obligations d'après laquelle l'assemblée générale peut, avant tout dividende, décider des versements à titre de réserve, alors même qu'ils ne seraient pas prévus dans les statuts.

L'art. 26 établit un fonds destiné à couvrir les dépenses imprévues et les pertes, ainsi qu'à renouveler et compléter le matériel, les lignes et leurs accessoires. Le versement annuel à ce fonds est fixé à 1,200,000 fr., somme correspondant à ce que dépensent actuellement pour le même but la Suisse Occidentale-Simplon et le Jura-Berne-Lucerne. Ces versements cesseront lorsque le fonds aura atteint le 5% du capital social, c'est-à-dire 5 millions, et ils recommenceront lorsque le fonds sera descendu au-dessous de ce chiffre.

L'art. 27 règle le mode de répartition de l'avoir de la société en cas de liquidation. Après le paiement des dettes, la somme disponible servira d'abord à rembourser les actions privilégiées au pair, puis les actions ordinaires, également au pair, et ensuite

les bons de jouissance, aux conditions que nous avons indiquées à propos du traité de fusion. Le solde serait réparti entre toutes les actions, au prorata de leur valeur nominale.

L'art. 28, qui se réfère au Code des obligations, a paru inutile et sera retranché.

L'art. 29 fixe au 1^{er} janvier 1890 l'entrée en vigueur des statuts, sous réserve de la sanction des autorités compétentes.

L'article 30 dit que la convention conclue entre la Compagnie de l'Est français et celle du Jura-Bernois, concernant la construction des lignes du Jura-Bernois et l'établissement d'un service international entre la France et la Suisse, sera annexée aux statuts pour en faire partie pendant toute la durée de la dite convention, pour autant qu'elle est encore en vigueur. Cette disposition paraissant faire double emploi avec l'article 1^{er} du traité de fusion, qui stipule la reprise de tous les contrats, il est nécessaire de dire pourquoi elle y a été introduite sur la demande des délégués de la Compagnie Jura-Berne-Lucerne. La dite convention prescrit qu'elle sera annexée aux statuts de la Compagnie du Jura-Bernois, pour en faire partie intégrante, pendant toute la durée du traité, qui sera en vigueur, sauf erreur, jusqu'en 1907. — Les délégués du Jura-Berne-Lucerne ne se sont donc pas cru autorisés à omettre la disposition projetée, bien que les prescriptions de la convention ne soient plus appliquées dans la forme où elles ont été adoptées à l'origine, suivant ce qui nous a été expliqué par les dits délégués.

D'après cette convention, qui a une durée de 30 ans à partir de 1877, la Compagnie de l'Est français s'intéressait pour 4 1/2 millions à la construction du Jura-Bernois. (Cette participation a été réduite plus tard à 4 millions.) Elle accordait en outre à la Compagnie du Jura-Bernois l'usage gratuit de la gare de Delle, ce qui vaut à peu près 200,000 fr. pour le Jura-Berne-Lucerne. En compensation, la Compagnie du Jura-Bernois l'autorisait à établir des agences commerciales à Bâle et dans toutes les gares de jonction de son réseau avec les autres Compagnies suisses et assurait à l'Est le trafic de ces divers points avec le réseau de cette dernière Compagnie. La Compagnie de l'Est acquérait en outre le droit de fixer et de percevoir, à son profit, les taxes internationales entre ces gares de jonction et son réseau, moyennant une redevance déterminée d'après une formule assez compliquée, qui s'est montrée, dans l'application, contraire à la Compagnie de l'Est qui l'avait imposée, si bien que cette clause tout entière a dû être abandonnée en pratique, et que le trafic se fait dans les mêmes conditions qu'ailleurs en Suisse.

La Compagnie de l'Est, payée en actions du Jura-Bernois, avait encore le droit d'avoir, dans la Compagnie du Jura-Bernois, une représentation proportionnelle à ses actions et de nommer directement deux représentants dans le Conseil d'administration. Cette disposition étant en contradiction avec le Code des obligations, est, depuis 1883,

sans valeur juridique. Aussi les statuts de la Compagnie du Jura-Berne-Lucerne, révisés à cette dernière époque, n'en font-ils plus mention, ce dont la Compagnie de l'Est a été officiellement informée.

On voit que, dans ces circonstances, l'art. 30 des statuts n'a pas l'importance qu'on pourrait lui attribuer au premier abord, et son acceptation par la Suisse Occidentale-Simplon n'implique aucun sentiment hostile à l'égard d'une Compagnie voisine, comme on l'a cru de divers côtés. Ce traité n'aura aucune influence nouvelle sur l'acheminement du trafic.

L'art. 31 est une conséquence de nos contrats avec la Société suisse pour l'industrie des chemins de fer, contrats qui expirent au 31 décembre 1891. Jusqu'à cette époque, la comptabilité des deux Compagnies devra demeurer distincte, afin de pouvoir déterminer la part revenant à la Société suisse. Après cette attribution, les produits des deux réseaux seront confondus et répartis suivant les règles des nouveaux statuts.

A l'art. 32, il a été fait usage d'une faculté que le Code des obligations donne aux sociétés anonymes : celle de désigner dans les statuts les membres de l'administration pour la première période triennale. Il a été stipulé que, pendant ces trois ans, le Conseil d'administration se composerait des membres actuels des deux Conseils de la Suisse Occidentale-Simplon et du Jura-Berne-Lucerne, étant entendu que les cinq suppléants de ceux de nos administrateurs qui sont élus par les cantons, deviendront membres effectifs. Cette disposition s'imposait d'autant plus que, d'après le Code, l'administration d'une société qui se dissout doit rester en fonctions pour procéder à la liquidation. Les deux Conseils actuels devaient donc être maintenus, et la création d'un nouveau Conseil, formé peut-être d'autres éléments, n'aurait été qu'une source de complications et de conflits. Le nouveau Conseil comprendra ainsi 55 membres, dont 28 venant de la Suisse Occidentale-Simplon et 27 du Jura-Berne-Lucerne. Après les trois premières années, il sera renouvelé intégralement, conformément à l'art. 19 des statuts.

VI

CONCLUSIONS

Nous avons achevé d'analyser les documents qui vous sont soumis.

Avant de conclure, nous avons le devoir d'examiner s'il n'existe pas d'autre solution que la fusion projetée, en d'autres termes, s'il ne serait pas possible d'obtenir les mêmes résultats en conservant à la Compagnie de la Suisse Occidentale-Simplon son autonomie.

A cette question, nous croyons ne pouvoir répondre que négativement.

Les combinaisons financières propres à assurer le percement du Simplon ne sont pas faciles à réaliser, nous le savons par expérience. Avant que l'on eût obtenu, il y a deux ans, la constitution du Syndicat franco-suisse-italien, de nombreuses démarches avaient été faites sans succès pendant bien des années et dans différents pays. Aussi considérait-on les offres de ce Syndicat comme une bonne fortune inespérée et croyait-on devoir les accepter, malgré les charges très lourdes qui en résultaient à perpétuité pour la Suisse Occidentale. Depuis la chute du Comptoir d'escompte de Paris, le Syndicat a tenté vainement de se reconstituer. Ni de sa part, ni de la part d'un autre groupe quelconque, il ne nous était parvenu de propositions positives et complètes jusqu'au moment où les Banques de Berlin et de Darmstadt se sont déclarées disposées à nous fournir des fonds pour le Simplon et pour la conversion de nos emprunts, moyennant la fusion de notre Compagnie avec le Jura-Berne-Lucerne. Plusieurs entrepreneurs, il est vrai, nous ont offert de se charger de la construction du grand tunnel et quelques-uns ont ajouté, qu'au besoin, ils feraient l'avance des capitaux nécessaires. Mais le moment n'était pas venu de faire des contrats d'entreprise, et lorsque nous en arriverons là, les soumissions ne nous feront pas défaut. Quant aux offres financières de ces entrepreneurs, elles n'étaient qu'éventuelles et trop vagues pour être prises au sérieux.

Les propositions qui ont été communiquées au Conseil dans sa dernière séance, même en admettant qu'elles émanent réellement de la maison de Londres dont elles invoquent le nom, sont basées sur un taux qui n'est pas acceptable. Lorsque notre bilan est déjà grevé d'une somme de plus de 59 millions de primes de remboursements, majorations, retranchements sur le capital de construction et pertes de cours, est-il opportun d'y ajouter une nouvelle perte de cours, maximum il est vrai, d'environ 16 1/2 millions (8.92 % sur 189 millions effectifs à émettre) qu'il faudrait amortir dans un délai plus ou moins long? Est-ce bien au moment où nous sommes forcés de constater une dépréciation de plus de 300 fr. par action, due précisément aux pertes de cours et primes de remboursement anciennes, qu'il convient d'en créer une nouvelle d'environ 100 fr. par titre sur les 170,000 actions ordinaires? En regard de ces conditions, il suffit de placer celles du traité de fusion qui font disparaître de notre bilan 51 millions de non-valeurs et qui nous assurent des capitaux au taux probable de 98 %.

On a objecté qu'avant d'entrer en négociations pour une fusion avec le Jura-Berne-Lucerne, notre Compagnie aurait dû attendre que l'exécution de la ligne du Simplon fût assurée par un accord international entre la Suisse et l'Italie. Ici encore, nous pouvons rappeler que les offres financières n'ont pas été si nombreuses que nous puissions dédaigner celles qui nous sont faites ou les ajourner à l'époque qui nous conviendra. Nous n'avons pas le choix de l'heure. L'occasion qui se présente aujourd'hui peut ne plus se renouveler. D'ailleurs, nous devons nous mettre en mesure d'entreprendre les travaux dès que nous y serons autorisés, et si, à ce moment, nous ne possédons pas les ressources nécessaires, nous risquons de compromettre l'affaire ou de devoir passer par les conditions qu'on voudra bien nous imposer. Enfin, il ne faut pas oublier que la fusion nous apporte un appui et des influences qui peuvent écarter bien des obstacles et hâter la réalisation de l'œuvre que nous poursuivons depuis si longtemps.

On a exprimé la crainte que le Jura-Berne-Lucerne ne soit hostile à l'entreprise du Simplon. Il est certain que, dans sa situation actuelle, cette Compagnie y a peu d'intérêt, parce que ses lignes se trouvent en partie en dehors de la zone que doit desservir ce passage. Mais il n'en sera pas de même après la fusion. Le Jura-Berne-Lucerne, dont les intérêts seront confondus avec les nôtres, attachera la même importance que nous à l'exécution d'une jonction internationale qui forme le complément nécessaire du réseau commun et qui doit développer dans une large mesure son trafic; les lignes bernoises, au lieu d'être des embranchements du Gothard, deviendront, comme les nôtres, des chaînons de la grande artère conduisant de l'Angleterre, de la Belgique et de la France en Italie par le Simplon; le canton de Berne tout entier sera ramené dans l'orbite des contrées occidentales de la Suisse pour lesquelles ce passage est un débouché naturel.

Nous avons donc raison de dire que la fusion, loin de menacer l'œuvre du Simplon, en facilite la réalisation, en y ralliant des éléments qui lui sont actuellement, sinon hostiles, tout au moins indifférents. Ce résultat n'est-il pas de nature à compenser les sacrifices que coûte à notre amour-propre le transfert partiel du siège social ? Nous disons partiel parce qu'il est convenu dès à présent qu'une partie importante des services restera à Lausanne et que cet engagement constitue un minimum qui pourra, suivant les circonstances, être augmenté et développé par la suite.

En résumé, nous croyons avoir démontré qu'en nous plaçant au point de vue des intérêts de la Compagnie, — les seuls que nous ayons à défendre ici, — la fusion projetée est avantageuse aux actionnaires de la Suisse Occidentale-Simplon parce qu'elle agrandit leur réseau, leur procure des économies importantes, augmente leurs recettes, améliore par conséquent leur situation et leur permet d'espérer, dans un avenir prochain, un revenu dont ils sont privés depuis si longtemps ; parce qu'enfin elle leur assure le percement du Simplon et leur fournit les moyens de l'exécuter.

Fondée sur ces raisons et faisant abstraction de tout sentiment personnel, la Direction a l'honneur de proposer au Conseil d'administration d'approuver les projets qui lui sont soumis et de présenter à l'Assemblée générale les résolutions suivantes :

Première résolution.

L'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon, sur la proposition du Conseil d'administration, approuve la fusion avec la Compagnie des chemins de fer Jura-Berne-Lucerne, de même que les traités qui s'y rattachent et les statuts de la Compagnie fusionnée du Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse Occidentale et du Simplon.

Seconde résolution.

L'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon donne son adhésion à l'achat du chemin de fer Berne-Lucerne par la Compagnie fusionnée du Jura-Berne-Lucerne et de la Suisse Occidentale et du Simplon pour le prix de quatorze millions de francs.

Troisième résolution.

L'Assemblée générale des actionnaires de la Compagnie des chemins de fer de la Suisse Occidentale et du Simplon donne pleins pouvoirs à l'Administration de la Compagnie pour prendre toutes les mesures que nécessitera l'exécution de la fusion, en conformité des résolutions 1 et 2 ci-dessus.

Lausanne, le 13 septembre 1889.

Le Directeur de la Compagnie,
E. COLOMB.



